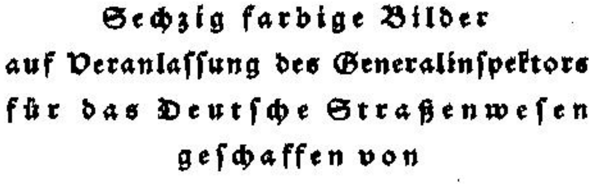

Die Straßen Adolf Hitlers

Die Straßen Adolf Hitlers

Baujahr
1933/1934


Sechzig farbige Bilder
auf Veranlassung des Generalinspektors
für das Deutsche Straßenwesen
geschaffen von

Ernst Vollbehr

Mit einem Geleitwort des

Generalinspektors für das Deutsche Straßenwesen



Verlegt bei Koehler & Amelang in Leipzig

Printed in Germany. Textdruck der Offizin Haag-Drugulin AG. in Leipzig. Bilderdruck von Gebr. Wasserab, Leipzig

Vorspruch

Technik und Kunst gleichen sich in der Grundaufgabe, schöpferisch zu gestalten. Eine liberalistische Zeit hatte die Technik eigensüchtigen Zwecken dienstbar gemacht und ihren ideellen Aufgaben entfremdet. Je mehr die Technik heute wieder art- und naturgebunden wird, desto mehr nähert sie sich wieder der Kunst und die Kunst findet ihrerseits Anregung in den Werken der Technik.

Die Reichsautobahnen, vom Führer selbst geschaffen, haben neben ihrem verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Zweck eine besondere symbolische Bedeutung als Künder einer neuen Zeit und Zeugen einer wiedererkämpften Reichseinheit. Gerade bei diesem Werk müssen sich Technik und Kunst aus der Gemeinsamkeit ihrer Grundaufgaben heraus zu voller Leistung ergänzen.

Dabei ist der Künstler nicht nur berufen zur Mitarbeit an der Formung der Straße und Gestaltung der Bauten, sondern ebenso und im besonderen zur Berichterstattung und Deutung technischen Schaffens als Ringen um neue deutsche Lebensgestaltung.

Dr. ing. Todt.

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen

Zum dritten Male ist es mir vergönnt, große Abschnitte der deutschen Geschichte als Maler miterleben zu dürfen. Auf vielen Reisen schuf ich die vierhundert Bilddokumente der ersten deutschen Kolonialepoche, dann die achthundert Kriegsbilddokumente aus der großen Zeit deutschen Ringens an der Westfront.

Nun bietet das Schicksal mir die Möglichkeit, mein Können in den Dienst des gewaltigen Friedenswerkes unseres Führers zu stellen. In sechzig Bildern habe ich die Arbeitsschlachten, die das deutsche Volk gegen Not und Arbeitslosigkeit auf den Straßen Adolf Hitlers schlägt, gemalt.

Möge dieses Bilderbuch alle Schaffenden der Faust und Stirn erfreuen und Zeugnis ablegen wie das deutsche Volk sich zum Nationalsozialismus der Tat für jetzt und alle kommenden Zeiten bekennt.

So Gott mir Gesundheit und Schaffenskraft auch weiterhin schenkt, will ich in lückenloser Darstellung auch die anderen Baujahre in Bildern festhalten, um dadurch an der großen Dankesschuld, die wir deutschen Künstler unserem Führer für die Wiedererweckung echter deutscher Kunst haben, auch zu meinem Teil abzutragen.

Berlin, 1. Mai 1935.

Ernst Vollbehr

Reichsautobahnen – Künder einer neuen Zeit

Als der Wagen des Führers am 19. Mai 1935 in Frankfurt am Main das weiße Startband, das sich quer über die Breite des gewaltigen neuartigen Straßenzuges spannte, durchschnitten hatte, war die Reichsautobahn Wirklichkeit geworden. Vor uns läuft das leuchtende Band der ersten Reichsautobahn weit hinein in deutsches Land. Der Führer befuhr als erster die neuerbaute Straße und übergab sie dem Verkehr und damit dem deutschen Volke. So sind die Straßen Adolf Hitlers die Straßen des deutschen Volkes, denn sie sind das gigantische Werk eisernen Willens des Führers und emsigen Schaffens deutscher Arbeiter — ein Kulturdenkmal des nationalsozialistischen Aufbauwillens und der Wiedergeburt Deutschlands.

Reichsautobahnen sind ein Begriff geworden weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus. Sie sind nicht totes Werk am Reißbrett rechnender Ingenieurkunst, sondern lebendige Straßen, Adern deutschen Volkslebens in jeder Beziehung, schon in ihrer Entstehung. Sie sind zugleich, wie der Führer beim ersten Spatenstich betonte, Beginn eines neuen verkehrspolitischen Denkens, das sich zwingend weiterdrängt über die Grenzen Deutschlands hinaus zu den anderen Völkern. Reichsautobahnen sind somit ein Kulturdokument besonderer Art, das in Bestand und Wirkung Jahrhunderte überdauern wird. —

Straßen und Wege sind so alt, wie es Menschen gibt; aus ihrer Geschichte kann man die Geschicke der Völker lesen. Straßen sind ehrliche Zeugen vom Niedergang und Aufstieg eines Volkes. Darum ist es nützlich, Rückblicke zu tun, um die Größe und die eine Neuzeit des Verkehrs und Volkslebens formenden Ausmaße des Baues der Reichsautobahnen annähernd schon jetzt begreifen zu können. Die

Geschichte zeigt, daß Kulturhöhe und Lebenswillen eines Volkes sich spiegeln im Stand seiner Straßen und die Wohlfahrt eines Volkes davon abhängt, daß es „wohl fährt“ auf einem Verkehrsnetz, das der Wirtschaft dient. Aus Urpfaden wurden Kunststraßen. Schon weit vor der Zeitenwende hatten Staaten hochstehender Kultur Urpfade in Kunststraßen verwandelt, weil Weitblick der Herrscher und Wohlfahrt des Volkes es verlangten. So bauten Dynastien im uralten kulturtragenden China gewaltige Straßen, bauten ägyptische Könige Straßen, um die riesigen Quadern zu den Pyramiden heranschaffen zu können, durchzog König Darius sein Perserreich vom Mittelländischen Meer bis zum Indus mit Straßen, um rasche und verläßliche Verbindungen für die Verwaltung seines Reiches, für die schnelle Fortbewegung seiner Truppen zu besitzen. So sind in Südamerika die Inkastraßen Zeugen des hohen Kulturstandes jenes mächtigen Inkareiches, das in seinem schmalen Land, dem jetzigen Peru, zwei parallel laufende Straßen von je 7000 Kilometer Länge ausgebaut und sie in Abständen von etwa 25 Kilometern mit Rasthäusern und Poststellen ausgestattet hatte. So durchzogen die Römer, als sie noch mächtig und rassisch rein waren, ihr stolzes Reich mit einem vorbildlichen Straßennetz von der erstaunlichen Länge von 85000 Kilometern. Mit dem Zerfall der völkischen und geistigen Haltung dieser Völker verfielen auch ihre Straßen. Bruchstücke ihrer Werke sind Zeugen gewesener Größe für uns und Mahner zugleich. Der Korse Napoleon wuchs hinein in eine Zeit, die die Früchte einer jahrzehntelangen Förderung des Straßenbaues erntete und für die die Gründung der ersten Straßenbauschule bezeichnend ist. Auch in den deutschen Staaten wurden Straßen gebaut, auf denen der Handel des Mittelalters dahinzog zwischen reichen Handelsplätzen Verbindung schaffend, bis im 30jährigen Kriege die Straßen untergegangen waren im Schlamm und in der Not der damaligen Zeit. Später versuchten deutsche Kleinfürsten in Erkenntnis der Notwendigkeit eines brauchbaren Straßennetzes Straßen zu schaffen, aber

es wurden immer nur Bruchstücke, weil der einheitliche Geist und der Wille eines Schöpfers fehlten. Die romantische Landstraße der Goethezeit wurde ihrer Bedeutung beraubt, die geräumigen Postherbergen an den Kreuzungspunkten des damaligen Verkehrs vereinsamten, als vor genau 100 Jahren kalte Eisenschienen begannen sich ins Land hineinzuziehen. – Die Eisenbahn hatte die Postkutsche „kaltgestellt" und beherrschte den Verkehr. Die Landstraße war verödet und blieb dem Nahverkehr vorbehalten, während der Fernverkehr über die Schienenstränge der Eisenbahn auf neuen Wegen lief.

Da fuhr eines Tages ein Wagen über die Straßen, den keine Pferdekraft sichtbar zog, und dieser Wagen wurde das Zeichen einer neuen Zeit. Es war das Automobil, das zunächst den Witzblättern Stoff zum Füllen ihrer Seiten bot, das aber beharrlich seine Entwicklung fort- und durchsetzte. Der Weltkrieg wurde für das neue Fahrzeug von großer Bedeutung, weil seine technischen Forderungen die Entwicklung des Automobils so stark beschleunigten, daß man nach dem Kriege nicht sofort in der Lage war, die Motorkräfte des Automobils dem Wirtschaftsleben voll nutzbar zu machen. Es fehlten eben die Straßen, und vor allem ein alles einheitlich unter seinen Willen bannender Gestalter. In Deutschland bedient die Eisenbahn mit ihrem Streckennetz – annähernd 18000 Gemeinden des Reiches, während 32000 Gemeinden von ihr nicht erreicht werden. Sie liegen an Straßen, die vielfach infolge ihrer schlechten Beschaffenheit für den Kraftwagen unbenutzbar waren, in einem Reich, das trotz des einheitlichen Namens keine Einheit darstellte, sich in liberalistischem und vielparteilichem Gezänk erging und seine großen Aufgaben darüber vergaß. Die deutschen Volksgenossen füllten die Stempelämter. Ihre Arbeitskraft und ihr Arbeitswille lagen brach und damit das Gesamtleben des Volkes. In der Festung Landsberg aber saß der, welcher die Worte schrieb: „Wie kein Land der Erde es hat, so könnten und müßten wir Straßen durch Deutschland ziehen." – – – Adolf Hitler! Aus seinem Glauben, aus

seinem Willen, tief aus der Not des Zusammenbruchs wachsen unter dem Banner der Freiheitsbewegung seine Straßen: Die Reichsautobahnen.

Ein neues Zeitalter des Verkehrs beginnt, damit die Motorisierung Deutschlands und die Verwirklichung des Reichsgedanken in verkehrspoliticischer Hinsicht.

Am 23. September 1933 stieß der Führer bei Frankfurt zum Arbeitsbeginn den Spaten in deutsche Erde und begann damit die Verwirklichung des Baues der Reichsautobahnen. Aus den siebenhundert Arbeitern, die an jenem Tage vor dem Führer auf dem Mainufer in Frankfurt angetreten waren, sind hunderttausend geworden, die in allen Teilen Deutschlands am Werk sind, der Nation neue Lebensadern zu schaffen. Der Fleiß dieser Männer an den Baustellen hatte zur Folge, daß weitere hundertfünfzigtausend Volksgenossen ihre Stempelbücher abgeben konnten, um langersehnte Arbeit aufzunehmen in den Steinbrüchen, den Lieferbetrieben und den Eisenwerken. Der Segen der Reichsautobahnen für die Wohlfahrt des deutschen Volkes hat sich erwiesen.

Das Ausmaß und das Tempo der Verwirklichung des grandiosen Planes hat die Welt in Staunen versetzt, wie schon der Plan als solcher das Ausland aufhorchen ließ und manchem Fachmann Anreiz bot, das entstehende Werk an Ort und Stelle zu studieren und zu bewundern.

Schöpferische Zeiten der Geschichte haben stets auch den Ausdruck ihrer Schöpferkraft in Bauwerken gefunden, die in ihrer Planung und Gestaltung über die Forderungen des Augenblicks hinausgingen. So sind auch die Straßen des Dritten Reichs die Straßen der Zukunft, weil sie nicht nur Element der augenblicklichen Belebung, sondern einer der wichtigsten Grundträger der kommenden Wirtschaft sind — Symbole des nationalsozialistischen Aufbauwillens mit der Ausrichtung in die Jahrhunderte vor uns. Motorisierung in Deutschland — nicht nur weil sie zunächst den Stand der Arbeitslosen herunterdrückt,

sondern weil durch die Motorisierung eine Belebung der Wirtschaft einsetzt durch die Einschaltung eines bisher fehlenden Flächenverkehrs und damit eines notwendigen Güteraustausches, der allein durch den Linienverkehr des Eisenbahnnetzes nicht erreicht werden konnte. Dies blieb dem Kraftwagen vorbehalten, der damit auch den vorhandenen Landstraßen eine neue und wichtige Aufgabe zuteilt als Zubringerstraßen für das Netz der Reichsautobahnen. In dem Willen der notwendigen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, der seinen Ausdruck fand in dem Gesetz vom 27. Juni 1933 und in der Gründung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" unter führender Beteiligung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wurde ein Streit zwischen Schiene und Straße beendigt, der der Gesamtverkehrsentwicklung immer im Wege gestanden hat. Auf Grund des gleichen Gesetzes berief der Führer Dr. Todt zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen mit der Aufgabe, Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen zu bestimmen und durch Erlaß vom 30. November 1933 Hoheitsträger für das gesamte deutsche Straßenwesen zu sein. Damit war die deutsche Verkehrseinheit durch den Weitblick des Führers angebahnt und die Zersplitterung der Straßenverwaltung beseitigt. Drei große West-Ostzüge und zwei von Norden nach Süden bilden das Grundnetz der Reichsautobahnen und damit ein Rückgrat der Reichseinheit, weil sie mit ihren Abzweigungen alle Teile des Reiches miteinander aufs engste zusammenschließen und die einzelnen Wirtschafts- und Kulturzentren überströmen lassen auf die Gesamtheit Deutschlands.

Siebentausend Kilometer Autobahnen sind geplant. Schon diese Planung ist eine Aufgabe gewaltigen Ausmaßes und ungeheurer Verantwortung, weil die Verkehrsstraßen der Gegenwart in Einklang zu bringen sind mit der Zukunftsentwicklung, weil Jahre vorausgedacht werden muß, wenn kein Fehlschlag eintreten soll. Eine besondere Verantwortung auch darum, weil die Linienführung der Reichs-

autobahnen einen Eingriff in die deutsche Landschaft bedeutet und diese Landschaft — das ist oberstes Gesetz beim Bau der Reichsautobahnen — nicht zerschlagen werden darf, sondern in der Straße Steigerung und Vollendung erfahren soll. In dieser Aufgabe liegt eine neue Sinngebung technischer Arbeit. Vorbei ist die Zeit nur nüchternen Kalküls mit Rechenschieber und Reißbrett. Es geht um neue schöpferische Aufgaben, denn auch Straßen sind Kulturgüter und müssen der artsicheren Kraft des Ingenieurs entspringen. Gerade diese Forderung fand beim Generalinspektor vorbildliche Beachtung. Reichsautobahnen sind keine Rennstrecken, deren höchstes Ziel Rekordangaben des Tachometers bedeuten und die volle Konzentration des Fahrers auf das Singen des Motors und auf die Fahrbahn verlangen. Reichsautobahnen sind Schnellbahnen des Verkehrs, die dem Fahrer Freude an der Landschaft und damit Verbundenheit mit seiner Heimat vermitteln. Daher ziehen ihre Fahrbahnen nicht schnurgerade durchs Land, sondern schwingen im Rhythmus des Geländes zum Ziele und verhindern somit überdies die durch Geradlinigkeit eintretende Ermüdung des Fahrers. — In bezug auf die technische Durchführung verlangen die Reichsautobahnen Ingenieurkunst in höchster Vollendung. Reichsautobahnen kennen schon im Bau keine Hindernisse, sie überspringen Schluchten, verdrängen Moore und versetzen — wie der Generalinspektor am 19. Mai 1935 bei der Übergabe der ersten fertigen Strecke an den Führer sagte — im wahrsten Sinne des Wortes Berge. 7000 Kilometer Autobahnen nach einem wohldurchdachten Plan zu bauen, war der Wille des Führers, als er am 1. Mai 1933 dem deutschen Volke den Beginn eines neuen Zeitalters des Verkehrs verkündete. Am 1. Mai 1935 waren 1500 Kilometer in allen Teilen des Reiches im Bau, waren weitere 1500 Kilometer für den Bau freigegeben, werden für weitere 2000 Kilometer die Pläne bearbeitet.

Das bedeutet die Bewegung von bisher 60 Millionen Kubikmeter Erdmassen, die einen Lorenzug

von 120000 Kilometer Länge füllen und die Erdkugel dreimal umspannen würden. Das bedeutet eine Verwendung von 800000 Kubikmeter Beton, 90000 Kubikmeter Eisenbeton, 72000 Tonnen Eisen und Stahl und vor allem die Beschäftigung von rund 250000 bislang erwerbslosen deutschen Menschen in rund 18 Millionen Tagewerken. Am 19. Mai 1935 konnte bereits die erste Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt in Betrieb genommen werden, im Juni dieses Jahres folgte ein Stück der Strecke München—Landesgrenze und im Herbst steht die Eröffnung von zehn weiteren Teilstrecken in anderen Gauen des Reiches bevor.

Naturgegebene Hindernisse und zukunftsgestaltende Linienführung veranlaßten Bauten größten Formates. So muß im Zuge der Reichsautobahn Hannover—Berlin die Elbe überquert werden. Dazu ist der Bau einer Brücke von einer Gesamtlänge von 1170 Metern bei Hohenwarthe nötig. Im Zuge der Strecke München—Landesgrenze war das Mangfalltal zu überwinden. Über 60 Meter hohe Pfeiler ragen bereits empor und unerschrockene Arbeiter sind im Begriff, die Eisenkonstruktionen der Brückenfahrbahn im Freivorbau zu montieren. Es reiht sich an allen Strecken Großbau an Großbau. Sie alle sind die Prägung zielbewußten Willens einer neuen Zeit. An den Brücken, welche die kreuzungsfreie Führung der Reichsautobahnen ermöglichen, ist in Plan und Vollendung eine einheitliche organische Grundauffassung erkennbar.

So reift das gewaltige Werk in zäher Arbeit von Tag zu Tag und wird, vollendet, Segen bringen dem deutschen Volk. Mit Recht prägte der Führer bei Beginn der Arbeitsschlacht am 21. März 1934 das Wort: „Es ist ein schönes Bewußtsein, an einem Werke mitzuwirken, das nicht dem Interesse eines Einzelnen dient, sondern allen gehört und viele Jahrhunderte lang dienen wird."

Über die erste Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt brausen bereits Kraftwagen, klingt das Lied der

Motore und spornt die Erfinder und Konstrukteure in der Automobilindustrie an, den neuen Straßen Angemessenes zu schaffen. Denn noch sind Motore und Wagen diesen herrlichen Straßen nicht gewachsen; die Straßen Adolf Hitlers haben den Stand des Kraftverkehrs überflügelt und ihm somit Raum verschafft zur Leistungssteigerung und zum Schritthalten mit der neuen Zeit. Auf dieser Teilstrecke erweist sich die Wahrheit der Idee, von dieser Teilstrecke kommt das erste Lob der Fahrer und der Wunsch nach Vollendung des Werkes, sie ist aber auch der Prüfstein für neues Planen. Eine neue Verkehrsepoche ist durch den Weitblick des Führers eingeleitet. Straßenbau, Kraftverkehr und Treibstoffversorgung sind die drei großen Säulen seines Programmes. Die neuen Straßen haben den Aktionsradius der Kraftwagen erweitert, sie überbrücken jeden Raum und nützen damit dem Güteraustausch zwischen Stadt und Land, zwischen den einzelnen Industriezentren, sind durch ihre Schnelligkeit Förderer des Außenhandels und bringen die Post in 150-Kilometertempo durchs Land, zeugen Leben und Arbeit im deutschen Raum, lockern die volksdichten Gegenden und sind Mittler deutschen Kulturlebens.

An über 80 Baustellen wird die Idee des Führers verwirklicht, schaffen deutsche Arbeiter der Stirn und der Faust am Bau der Reichsautobahnen und damit an der Zukunft Deutschlands.

Da ist es wohl wert, wenn der Künstler vom Geist unserer Zeit Zeugnis gibt in seinen Werken, um das Gesamtschaffen festzuhalten in seinen Einzelteilen, damit die Nachwelt nicht vergesse die Schwere der Aufgabe und teilhaftig bleibe am Umbruch unserer Zeit.



Blick auf die Autobahn von der Kalbsschneise nach dem Jägersteg

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 1

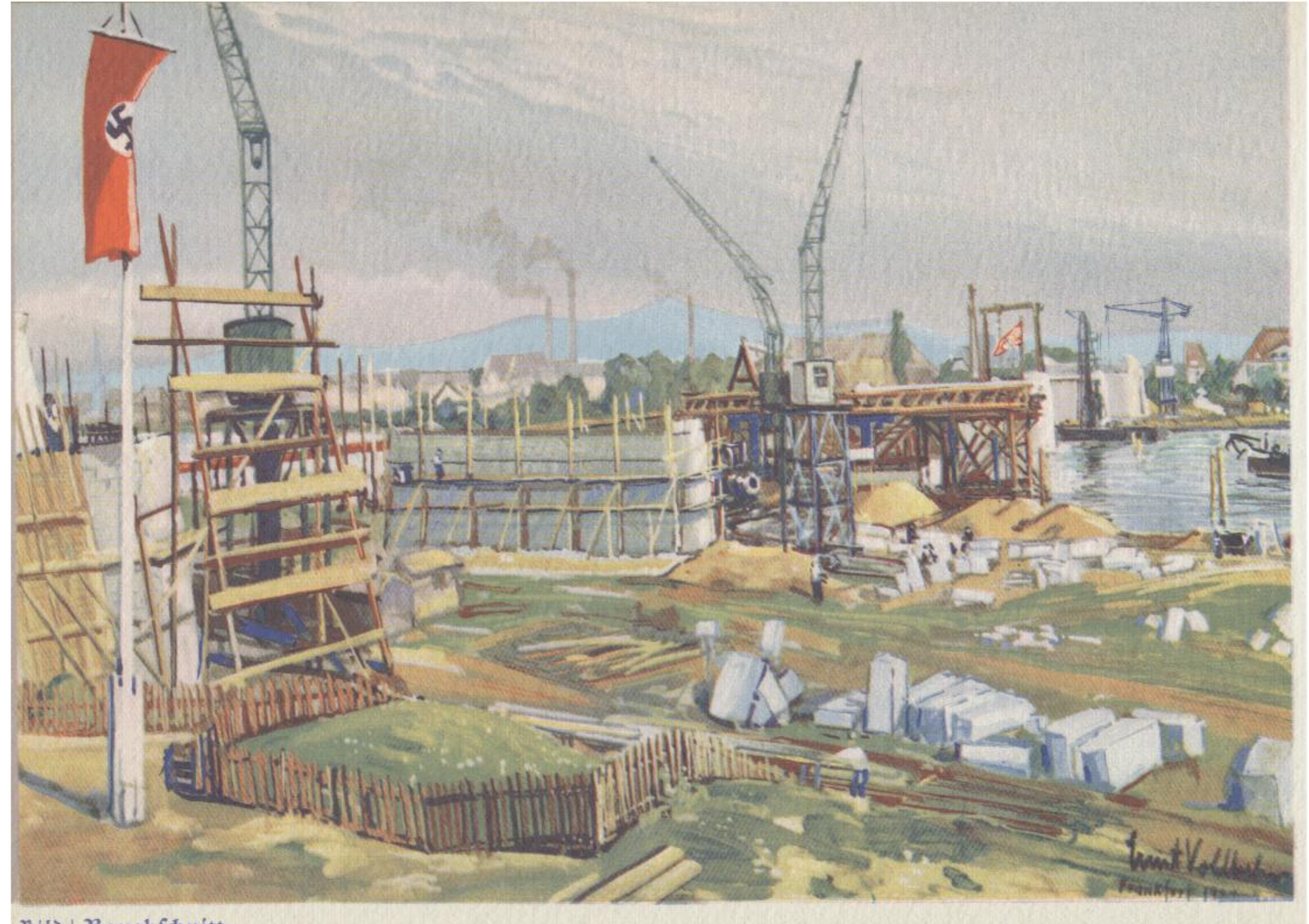


Bild 2 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Baustelle der großen Mainbrücke bei Griesheim

Erläuterungen zu den Bildern

Verfaßt von den vier Referenten beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen: Prov.-Baurat H. Koester, Reg.-Baurat X. Dorsch, Reg.-Baurat Dr.-Ing. O. Kirsten, Dipl.-Ing. K. Schnell.

Bild 1. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Blick auf die Autobahn von der Kalbsschneise nach dem Jägersteg.**

Vor uns die fast fertige Autobahn bei der Kalbsschneise mit Blick nach Süden, in Richtung nach dem Jägersteg. Ein Erlebnis für den Maler. Breit und schön laufen die $7^1/_2$ m breiten Betonbahnen in die Ferne, nicht kalt, sondern sie atmen Leben, schmiegen sich zwischen den hohen Tannen ein in die Landschaft, ziehen das Auge auf sich und lenken den Blick in die Weite. Der 5 m breite Mittelstreifen wird später niedrige Nadelhölzer tragen, die der Landschaftsanwalt auch im Seitengelände vor die Tannenriesen pflanzt, um das Gesamtbild abzurunden und mit dem Niederholzgürtel den Übergang zum Hochwald zu schaffen.

Bild 2. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Baustelle der großen Mainbrücke bei Griesheim. 28. Aug. 1934.**

Ein ganz anderes Bild bei Griesheim am Main. — Nicht hohe Tannen, sondern Gittermasten der Kräne ragen gen Himmel, Holzgerüste recken empor, Pfeiler ragen aus dem Wasser, Granitblöcke aus dem Odenwald und dem Fichtelgebirge harren ihrer Verwendung. — Eine Stätte emsiger Arbeit, denn hier ent-

steht ein gewaltiges Bauwerk: Die Reichsautobahnbrücke über den Main bei Frankfurt. Im Hintergrunde qualmen Schlote, sitzt Industrie, die dereinst ihre Güter über die hier entstehende Brücke senden wird. Im Vordergrund flattert das Banner der Freiheitsbewegung über der Stelle des Werkbeginns durch unseren Führer, der jetzt gehegten Stätte des ersten Spatenstiches. Eifrig wird die Arbeit vorwärtsgetrieben. Unweit der Stelle des ersten Spatenstiches am Main liegt der Kilometerstein 0,0, Ausgangspunkt der ersten fertiggestellten Autobahn Frankfurt—Darmstadt.

Bild 3. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Aufstellung des Überbaues für die Mainbrücke bei Griesheim. 10. November 1934.

Die 20 m hohen Brückenpfeiler sind gegründet, ragen aus dem Wasserspiegel des Mains. Die Reichsautobahnbrücke bei Griesheim erhält bereits den eisernen Überbau. Ein gewaltiger Eisenträger von 5 m Höhe und 15 m Länge wird von einem Kran spielend gehoben und von Menschenhand an Ort und Stelle gelenkt. So werden die eisernen Träger aneinandergeschweißt zum vollendeten Werk, und in Kürze werden die Kraftwagen den Main kreuzen, und unter ihnen werden die Schiffe ihren Weg ziehen und gemeinsam mit den Reichsautobahnen ihre Aufgabe erfüllen im Güteraustausch der deutschen Wirtschaft.

Bild 4. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Herstellen der Betondecke im Benzengrund am Schwanheimer Wald.

Im Benzengrund am Schwanheimer Wald im Zuge der Reichsautobahn Frankfurt—Darmstadt saust bereits der Verkehr über die Betonbänder der Strecke. Noch vor kurzem aber war hier geschäftiges Wirken, war hier der Pulsschlag der Arbeit. Ihn uns immer wieder in die Erinnerung zu rufen, ist not-



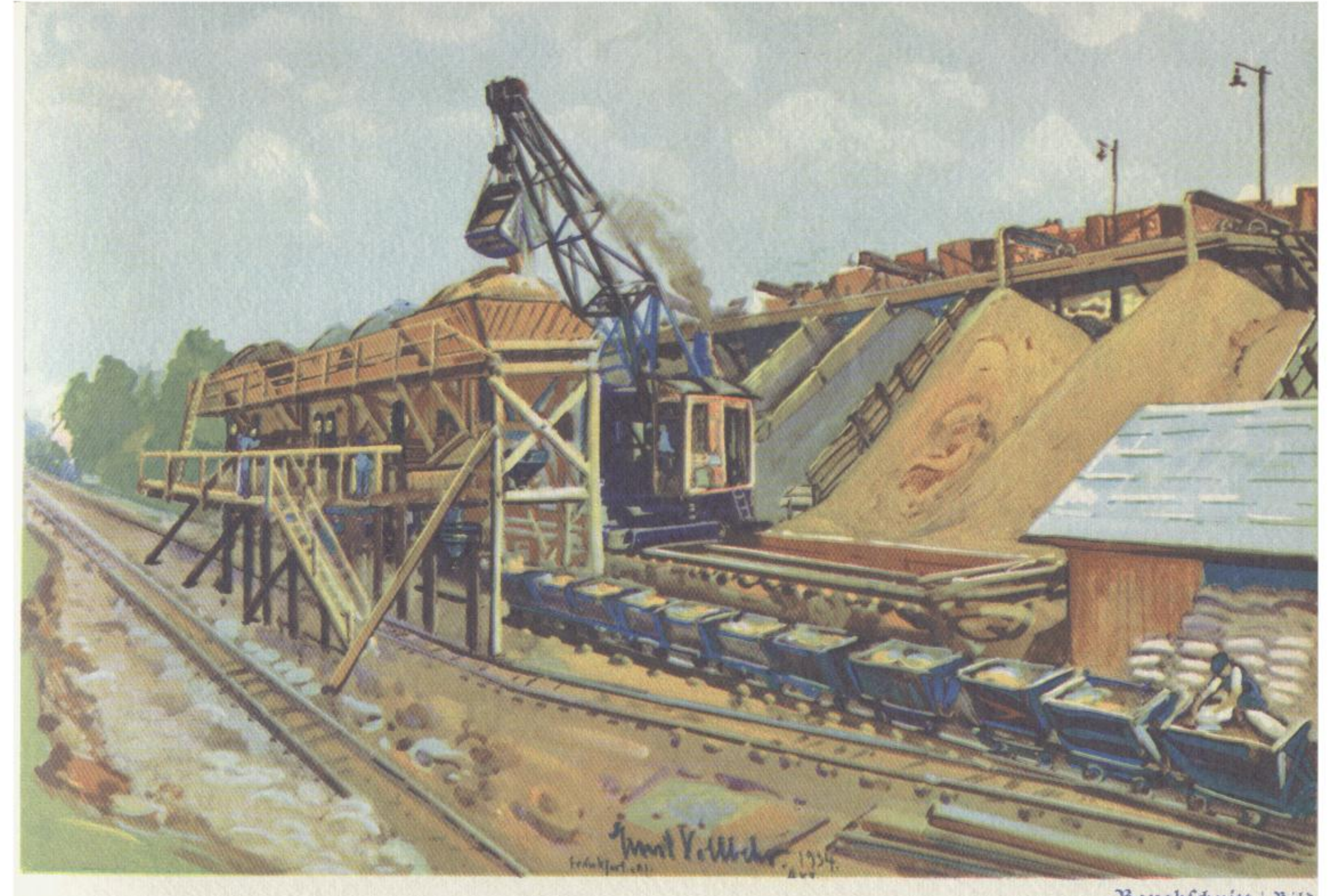
Aufstellung des Überbaues für die Mainbrücke bei Griesheim

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 3



Bild 4 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Herstellen der Betondecke im Benzengrund am Schwanheimerwald



Umschlaganlage für die Baustoffe der Fahrbahndecke

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 5

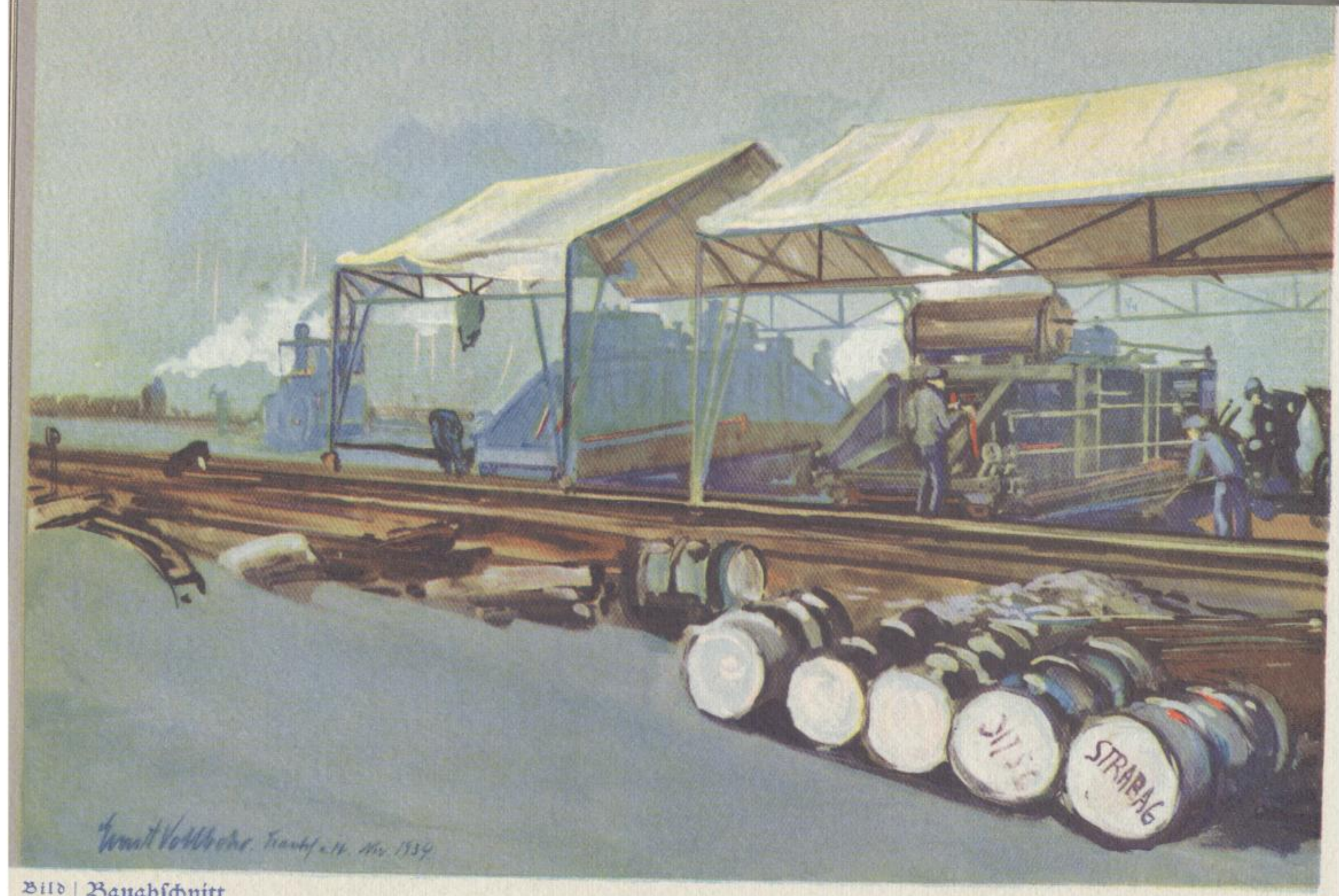


Bild 6 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Herstellen der Bitumendecke bei km 12,8

wendig, um die Größe der Aufgabe zu ermessen beim Genuß des Vollbrachten. Noch zieht der Dampf der fauchenden Lokomotiven seine Fahnen, laufen Schienen für die Werkzüge über die Bahnen, um das Material zum Bau heranzuschaffen, bereiten rumorende Betonmischer den Stoff für das Festkleid der Straße — die allen Fordernissen Trotz bietende Fahrbahndecke. Planiermaschinen arbeiten, Drahtgeflecht für die Bewehrung der Decke wird gelegt, Betonstampfer, Fugenschneidemaschinen setzen ein, und Fahrbahndächer beschützen zunächst die neugelegte Decke gegen die Sonnenstrahlen und die Unbilden der Natur — — denn alles muß seine Zeit haben.

Bild 5. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Umschlaganlage für die Baustoffe der Fahrbahndecke.**

Material — Voraussetzung jeden Baues und die zweckmäßige Beschaffung Aufgabe jedes Bauführers. Im Frankfurter Stadtwald häufen sich Sand, Kies usw. Hier ist der Materialbahnhof angelegt für die Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt. Die Materialzüge der Reichsbahn entleeren hier ihre Wagen in die Vorratskammern dieser Betonversorgungsstelle. Die Lorenzüge der Baustellen rollen heran und die Silos, die durch einen Greifbagger versorgt werden, geben ihren Inhalt in die Loren. Aus den Schuppen werden sie mit Zementsäcken versorgt und an Ort und Stelle rühren die Trommeln der Betonmischer den Loreninhalt zur brauchbaren Masse für die Fahrbahn.

Bild 6. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Herstellen der Bitumendecke bei Kilometer 12,8.**

Bei Kilometer 12,8 in der Nähe von Darmstadt liegen Fässer, breiten sich Zeltdächer über Maschinen, fährt in der Ferne ein Materialzug, Leute sind emsig an der Arbeit, um hier die Bindeschicht für die „Schwarze Decke", den sogenannten Asphaltbeton herzurichten.

Bild 7. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Die Königsbuche bei Kilometer 7,7 an einem nebligen Herbstmorgen.

Die Königsbuche bei Kilometer 7,6 der Strecke Frankfurt—Darmstadt grüßt stolz aus der westlichen Böschungskante der Fahrbahn im Schutze eines Mauerwerkes. Sie ist die einzige Buche jener Gegend, und ihre Erhaltung ist Beispiel für den Geist des Bauleiters der Autobahnen, denn dem kühlen und nüchternen Rechner am Reißbrett wäre sie im Wege gewesen; den Ingenieuren Adolf Hitlers aber liegt die Pflege der Landschaft am Herzen. So fiel die Königsbuche nicht der Axt zum Opfer, sondern reckt sich vor den dunklen Tannen stolz in die Höhe als ein Zeichen unserer Zeit, würdig, im Bilde festgehalten zu werden.

Bilder 8/9. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Panorama der Baustelle Neckarbrücke, 29. August 1934.

Bei Mannheim stellte sich den Fahrbahnen der Reichsautobahn Frankfurt—Mannheim—Heidelberg der Neckar und sein Kanal in den Weg. So wird an dieser Stelle eine Brücke geschlagen von 370 m Länge. Von ferne grüßen die Höhen der Bergstraße. Sie werden ein grandioser Blickpunkt sein für die Autofahrer, die später die Neckarbrücke benutzen. Noch ist die Brücke im Bau, noch klingt das Lied der Arbeit. Links über den Kanal sind Lehr- und Traggerüst für die Brücke geschlagen. Über den Neckar sind die Traggerüste fertiggestellt. Noch stehen die Loren mit gesenkten Kästen, aber bald werden sie eingesetzt im Dienst des Brückenbaues.

Bilder 10/11. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Panorama der Baustelle Neckarbrücke, 13. November 1934.

Nach einem Vierteljahr sieht die Baustelle ganz anders aus. Noch ragen die eisernen Kastenträger, die



Die Königsbuche bei km 7,6

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Bild 7

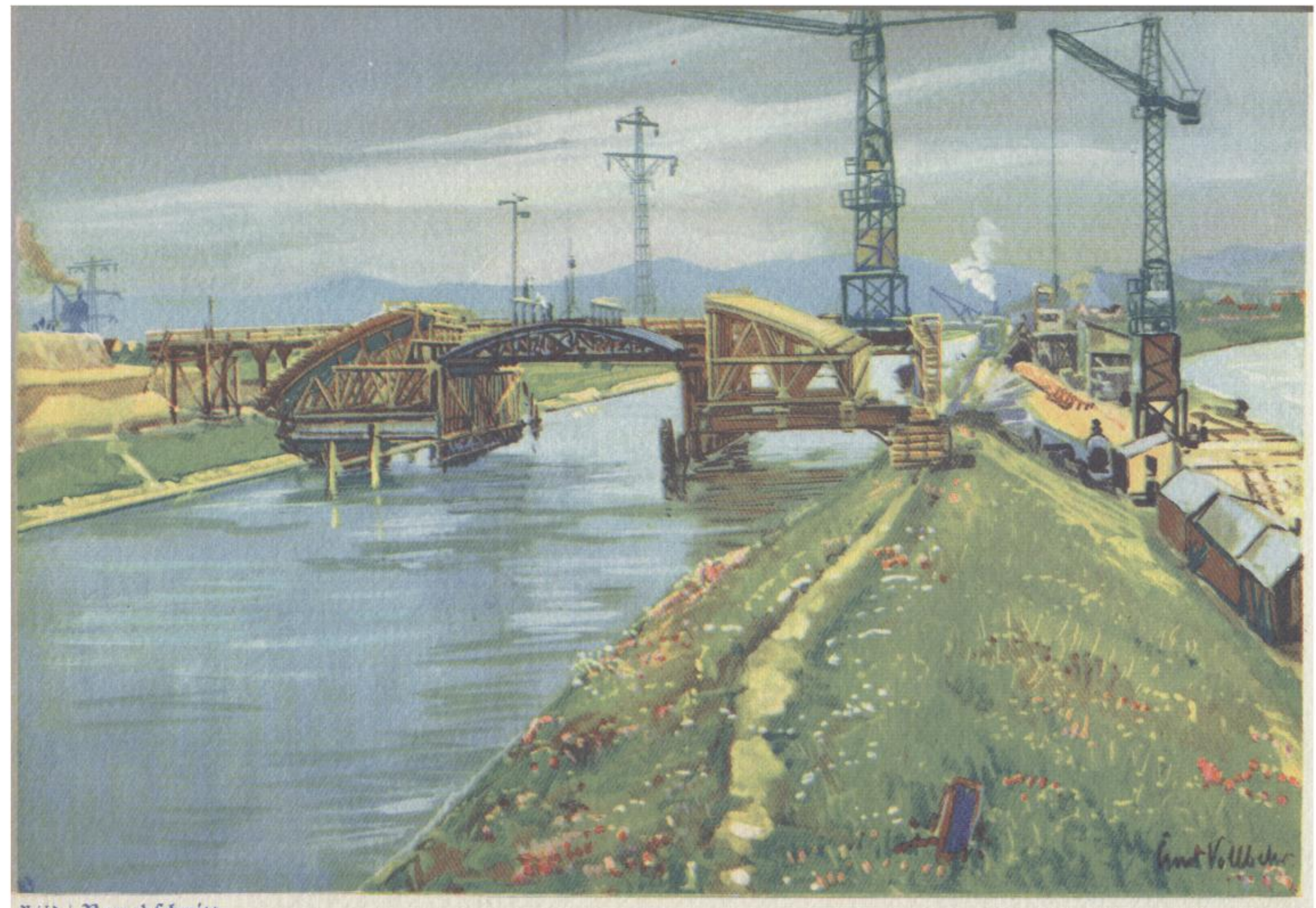


Bild 8 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Panorama der



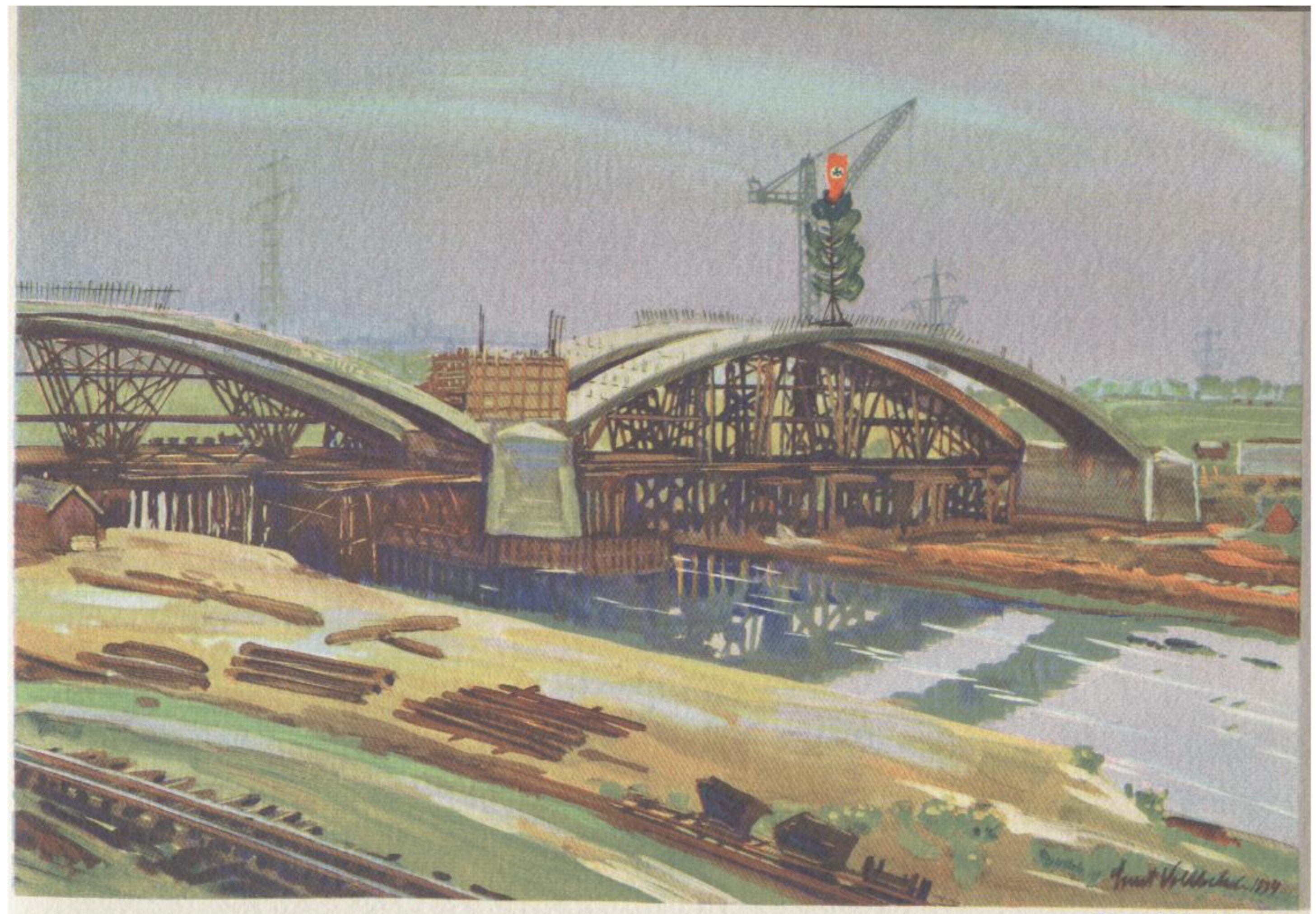
Baustelle Neckarbrücke. 29. August 1934

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 9



Bild 10 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Panorama der



Baustelle Neckarbrücke. 13. November 1934

Bauabschnitt Frankfurt-Mannheim | Bild 11



Bild 12 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Untersicht des ausgeschalten Tragbogens der Neckarbrücke

Kräne, in den Himmel, noch lehnen Baubuden am Deich, aber weit fortgeschritten ist der Bau der Brücke. In großem Bogen schlägt sie ihren Weg über die Wasser. Ein Teil wird noch von den Streben des Gerüstes getragen, die übrigen aber schwingen frei über Kanal und Fluß und harren der Aufnahme der Fahrbahn.

Bild 12. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Untersicht des ausgeschalten Tragbogens der Neckarbrücke.

Die Bogen dieser Brücke reizen zum Schauen. Ihr kühner Schwung erregt Begeisterung von jedem Standpunkt aus. So ist es begreiflich, wenn sich gerade der Künstler hier besonders aufhält und den Bau eines solchen Bauwerkes in den verschiedenen Phasen für die Nachwelt festhält, zumal hier besonderer Anlaß bestand, weil der Bogen, der sich über den Neckar schlägt, das Symbol eines Festes — den Richtbaum — trägt und hinweist auf die Beendigung eines Bauabschnitts.

Bild 13. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Autobahn und Materialentnahme am alten Exerzierplatz bei Darmstadt.

Nicht weit von Darmstadt zieht die Straße der Autobahn an einem alten Exerzierplatz vorbei, eine Stelle, die für den Bau dieser Strecke von Wichtigkeit ist, weil Lorenzug an Lorenzug von hier ungeheure Mengen Sand an andere Baustellen beförderten.

Im Hintergrund grüßen der Melibocus und die Hügel der Bergstraße. Eine Brücke schlägt sich bereits über die Fahrbahn. Noch ist auch hier der Rhythmus der Arbeit auf dem Bilde zu spüren, während in Wirklichkeit bald die Wagen über die Fahrbahnen gleiten und in der Ferne im Waldeinschnitt verschwinden.

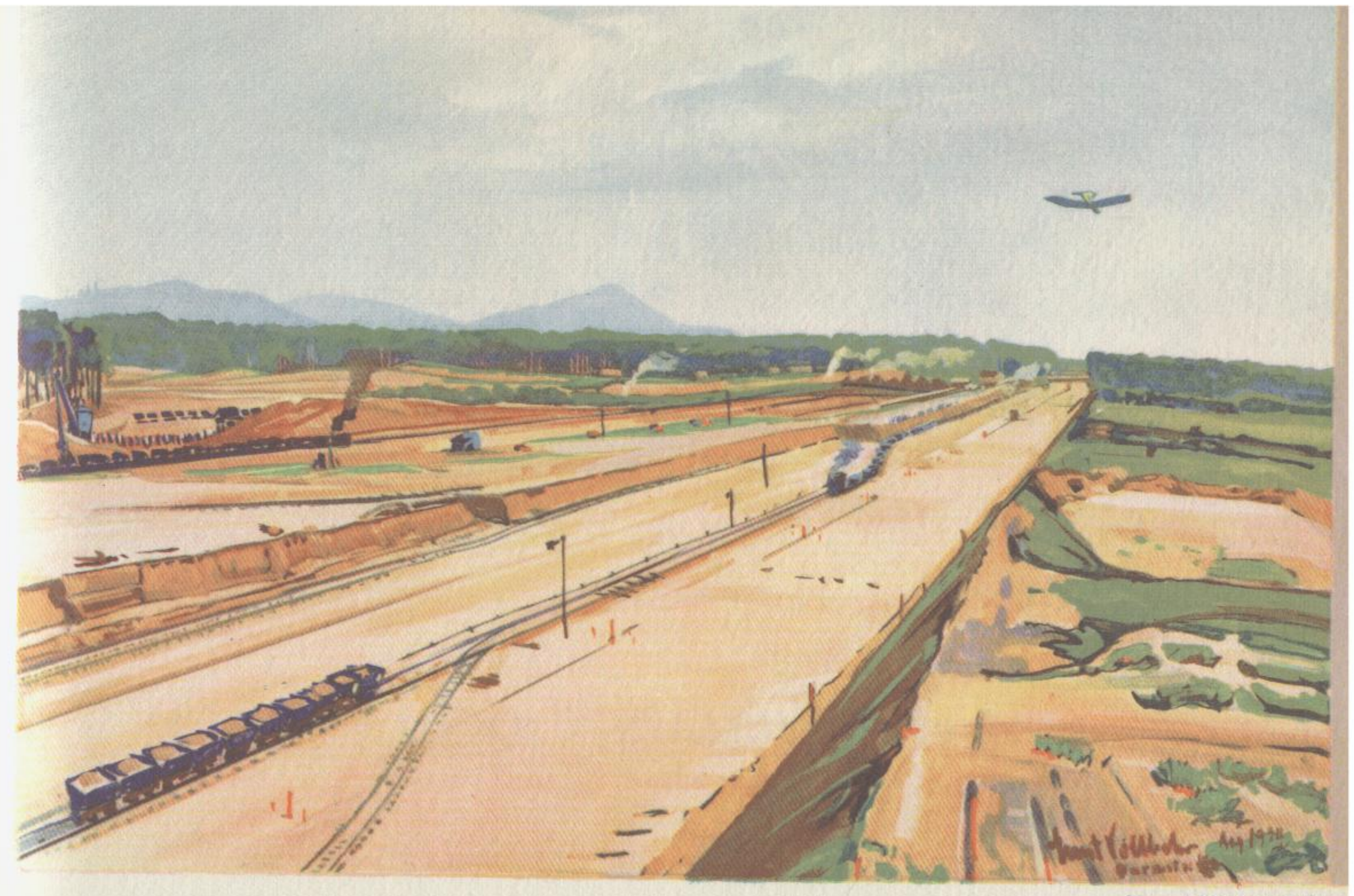
Bild 14. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim, Einführung der Autobahn nach Heidelberg.

In das romantische Heidelberg fließen die breiten Bänder der Reichsautobahn, die beim Kilometerstein 0,0 bei Frankfurt ihren Anfang haben. Weit im Hintergrunde grüßt das reizvolle Heidelberger Schloß, winken die Hänge und Berge, und links gleitet der Neckar unter vielen Brücken dahin. In herrlichem Schwunge läuft die Autobahn ans Ziel, unter dem Heidelberger Straßenverkehr hindurch, in nächster Nähe der Schienenstränge der Eisenbahn, die nicht ihr Feind ist, sondern Bundesgenossin bei der Entwicklung deutschen Verkehrs.

Über die Betonbahn gerade dieser Strecke werden in Zukunft viele fahren, die nicht des Tages Mühen an das Steuer des Kraftwagens bringt, sondern der Wunsch, auszuspannen und die Heimat zu erleben.

Bild 15. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Unterhaching. Historische Stelle des Beginnes der Arbeitsschlacht.

Wie im Westen unserer Heimat, so knirschen im Süden die Spaten ins Erdreich, wühlen Bagger Erde empor, wird Beton gegossen und gestampft zu Bauwerken und Fahrbahnen der Reichsautobahn im schönen Bayernlande. Die Strecke München—Landesgrenze wird ihre besondere Bedeutung haben im Sinne der Verkehrsbelebung. Schon immer waren die Berge und Täler, war Bayern Ziel aller Menschen, die den Wunsch hatten, auszuspannen und Kräfte zu sammeln für den Lebenskampf. Der Fremdenzug auch aus dem Auslande wird sich noch mehr steigern durch den Anreiz, auf den wundervollen Straßen Adolf Hitlers die Schönheiten des Bayerngaues erreichen und erleben zu können. Die Strecke hat auch noch eine besondere Bedeutung in der Geschichte unseres Wiederaufbaues. Hier eröffnete der Führer am 21. März die Arbeitsschlacht des Jahres 1934.



Autobahn und Materialentnahme am alten Exerzierplatz bei Darmstadt

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 13

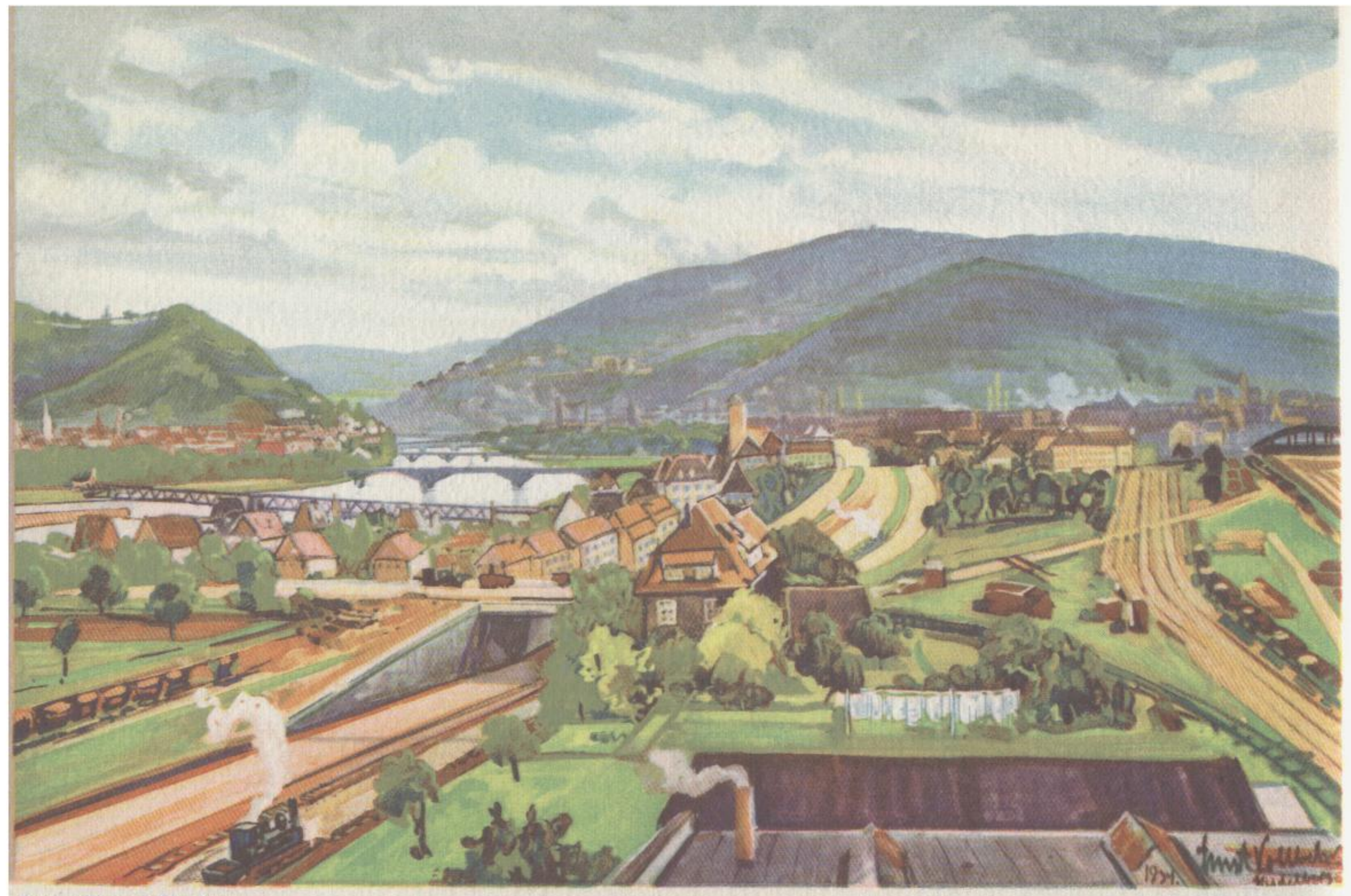
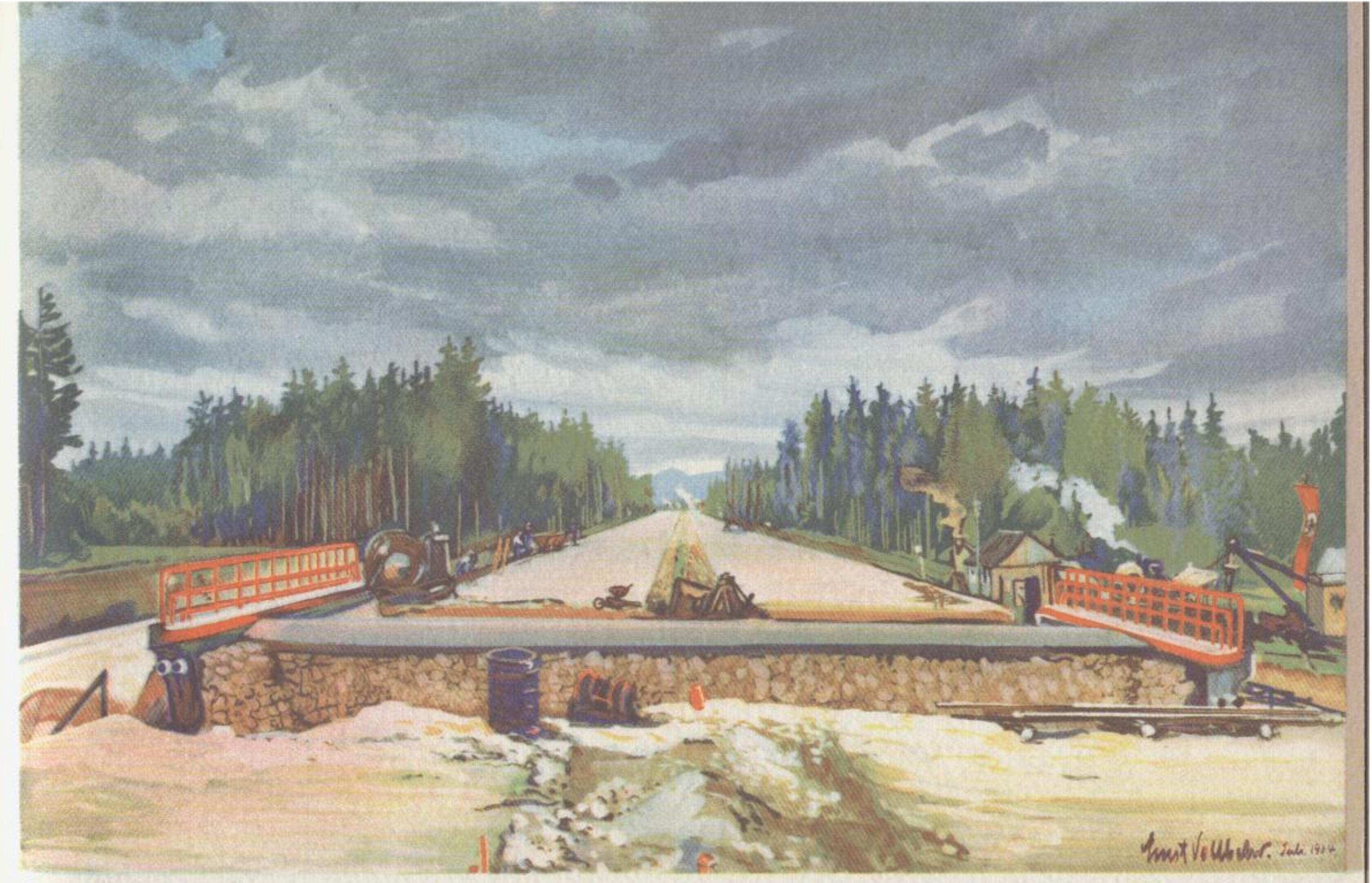


Bild 14 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Einführung der Autobahn nach Heidelberg



Baustelle Unterhaching
Historische Stelle des Beginnes der Arbeitsschlacht

Bauabschnitt
München–Landesgrenze

Bild 15



Bild 16 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Die Autobahn im Hofoldinger Forst bei Sauerlach

Im Vordergrund ein nahezu fertiggestelltes Überführungsbauwerk. Die Erdarbeiten der dahinterliegenden Strecke, die durch herrlichen Nadelwald führt, sind bereits so weit gediehen, daß mit dem Aufbringen des Betons für die Fahrbahndecken begonnen werden kann.

Bild 16. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Die Autobahn im Hofoldinger Forst bei Sauerlach.

Ungehemmt soll der Verkehr auf den Autobahnen fließen. Wege, Straßen und Eisenbahnen, welche die Autobahn kreuzen, werden planfrei über- oder unterführt. Harmonisch sollen sich auch die hier erforderlichen Bauwerke in die Landschaft einfügen. Frei von überflüssigem Beiwerk unter Beschränkung der Bauglieder auf das konstruktiv Notwendige ist in Verbindung mit einer edlen Form die im Bilde wiedergegebene Straßenbrücke bei Sauerlach ein Beispiel organischer Gestaltung.

Bild 17. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke vor Beginn der Bauarbeiten. 22. Juli 1934.

Weithin überschaut man das herrliche Bayernland. Am Horizont links die blauen Vorberge. Aus Richtung München kommend der deutlich erkennbare, von Humus und Baumbestand befreite Zug der Autobahn. Dann eine Unterbrechung! — Die 300 m breite und 70 m tiefe Mangfallschlucht!
Ein kühnes Bauwerk wird hier erstehen! Auf zwei mächtigen Eisenbeton-Hohlpfeilerpaaren mit einem mittleren Einzelquerschnitt von 5,5 m im Quadrat und einer Höhe von 60 m wird der stählerne Überbau von 330 m Länge und 22 m Breite (Doppelfahrbahn) ruhen. Die größte Spannweite wird 108 m betragen.

Bild 18. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke. Ausschachten der Pfeilerbaugrube.

Der heraufgebrachte Boden wird in Rollkippen beiseitegeschafft. In der Bildmitte ist der untere Teil eines Turmkranes sichtbar. Im Hintergrunde die Trommel einer Betonmischmaschine mit darübergebauter Materialrutsche. Hunderte Tonnen Kies und Zement werden die Pfeiler und Brückenwiderlager verschlingen. Links eine hölzerne Arbeitsbrücke, welche die Verbindung mit der auf der anderen Bachseite liegenden Baustelle herstellt. Rechts unten in der Baugrube ein Galgen mit Beleuchtungskörper — auch nachts wird geschafft, um das Werk zu fördern.

Bild 19. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke. Gründungsarbeiten im Pfeilerschacht.

17 m tiefe Baugruben müssen ausgehoben werden, um die Fundamente der gewaltigen Betonpfeiler auf gewachsenem Felsen sicher zu gründen. Hier sieht man Arbeiter tief unten in der Erde beim Ausschachten. In den großen Kübeln wird der gelöste Boden mittels Lastkran nach oben befördert. Stützen und Streben halten die Schalung zum Schutz der Baugrube gegen Einsturz. Durch Röhren wird das Grundwasser abgesogen.

Bild 20. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke. Die fertigen Pfeiler. 21. November 1934.

Gleich mächtigen Türmen schauen die beiden fast vollendeten Pfeilerpaare aus dem Talgrund hervor. Bald werden sich die stählernen Balken hinüberschieben, um das weite Tal zu überspannen. In luftiger Höhe wird der Verkehr sicher hinüber und herüber gleiten, und noch in fernen Tagen wird dieses gewaltige



Baustelle Mangfallbrücke
Vor Beginn der Bauarbeiten

Bauabschnitt München–Landesgrenze | Bild 17

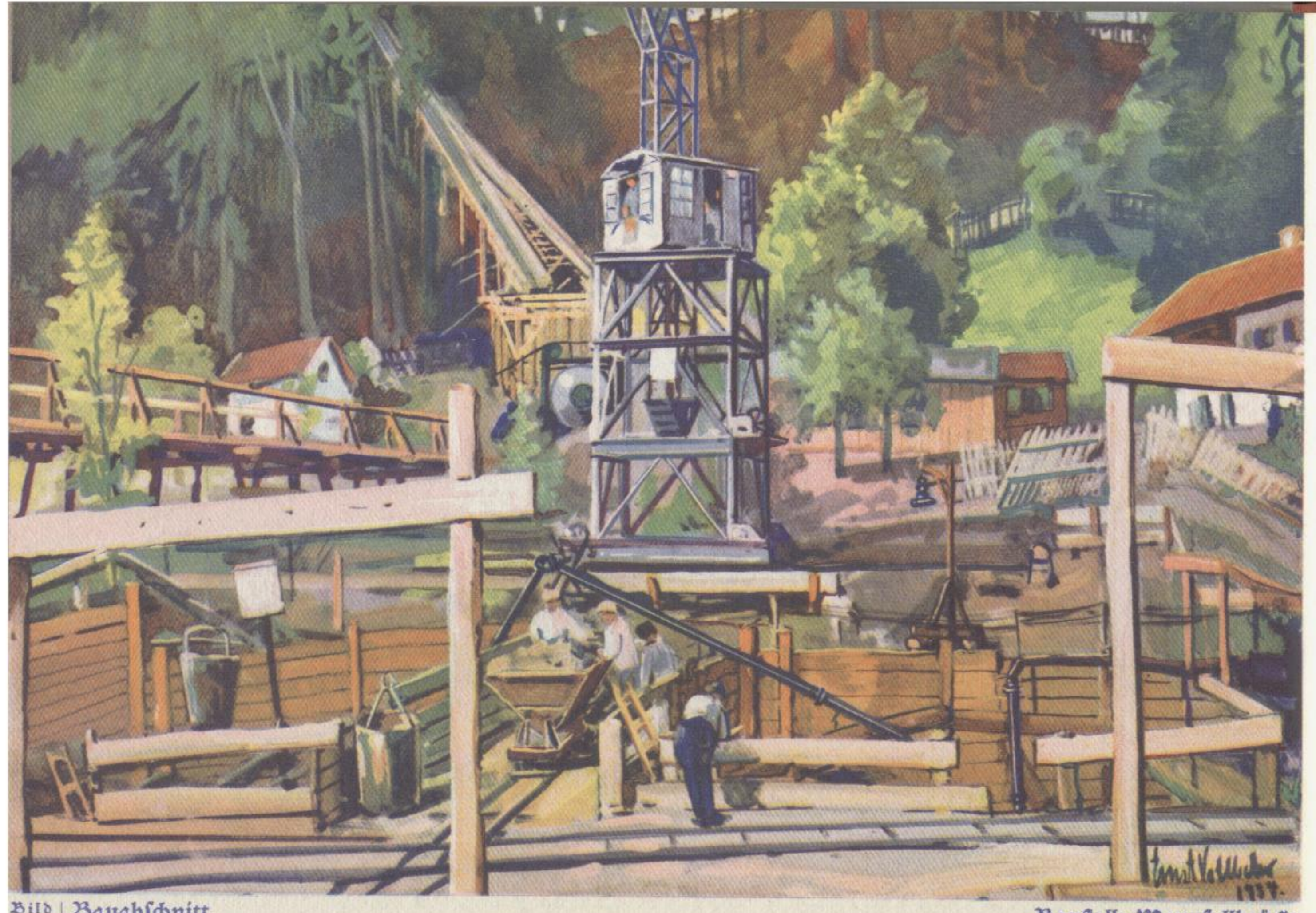
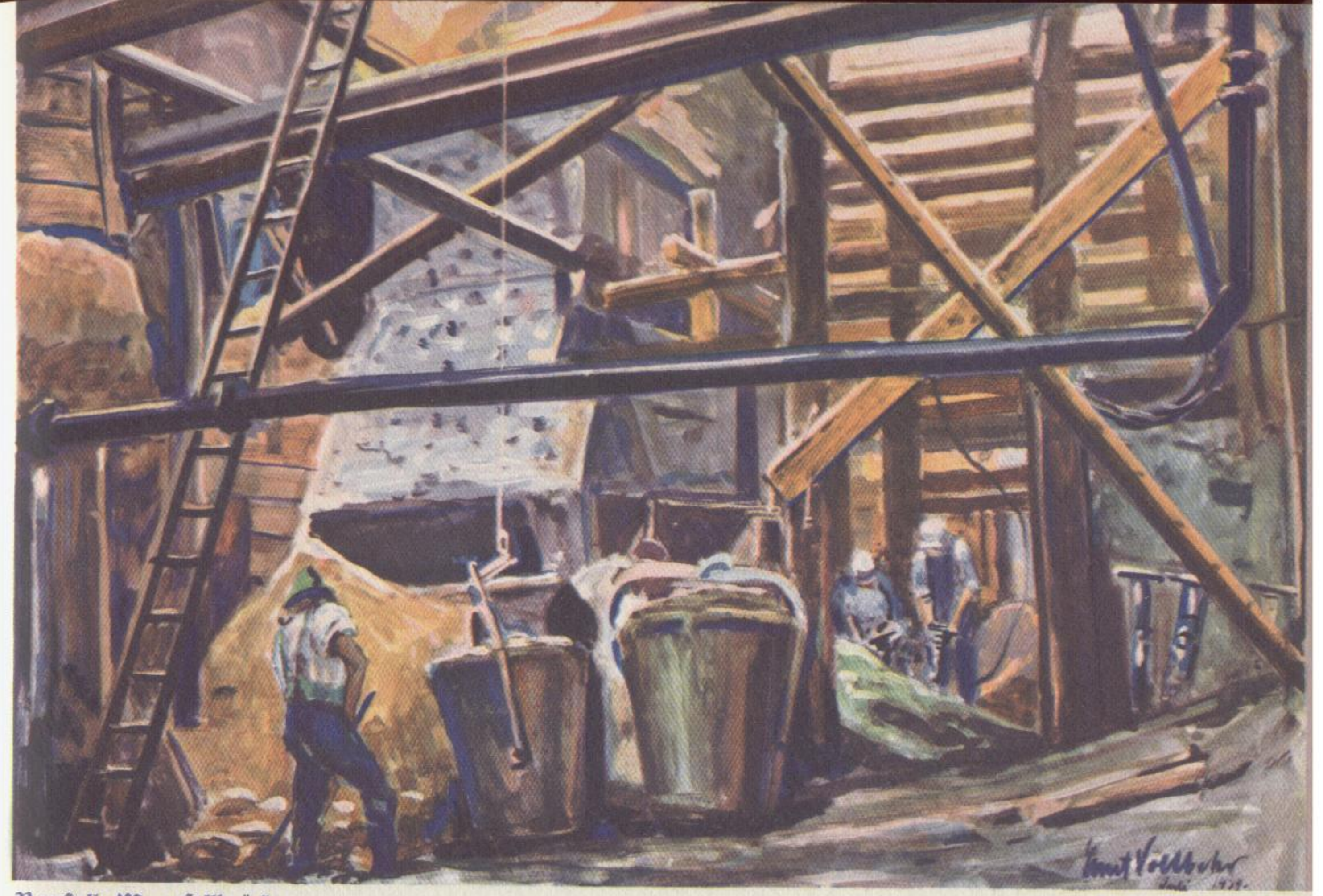


Bild 18 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Baustelle Mangfallbrücke
Ausschachten der Pfeilerbaugrube



Baustelle Mangfallbrücke
Gründungsarbeiten im Pfeilerschacht

Bauabschnitt München–Landesgrenze | Bild 19



Bild 20 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Baustelle Mangfallbrücke
Die fertigen Pfeiler

Bauwerk Zeugnis ablegen von kühnem deutschen Schöpfergeist, von deutscher Schaffenskraft und von dem starken Wollen eines deutschen Mannes — Adolf Hitler.

Bild 21. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Innbrücke bei Rosenheim.

Schwer legt sich die Eisenbetonbrücke bei Rosenheim über die milchigen Fluten des Inn. Keine hoch gespannten Bögen, um Schiffsleibern Durchlaß zu gewähren. Zu reißend sind seine Wasser für den Schiffsverkehr. Die 10 m unter Flußsohle gegründeten Pfeiler, die eine Last von 10000 t tragen werden, sind bereits betoniert. Die eine der getrennt überführenden Fahrbahnen ist fertig geschalt. Ein Teil der Eisenarmierung, die insgesamt ein Gewicht von 700 t erreichen wird, ist sichtbar. Bei einer Gesamtlänge von 310 m wird die größte der acht Brückenöffnungen eine Spannweite von 37,5 m haben. Jenseits des Flusses erheben sich trutzig die Berge der Bayerischen Alpen.

Bild 22. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Prienbrücke bei Frasdorf.

Soeben ist der stählerne Überbau in einer Länge von 148 m, getragen von drei Doppelpfeilern aus Eisenbeton, fertiggestellt. Der für die Montage von Stahlbrücken so typische Bockkran wird bald verschwunden sein. Das Rot des Mennigeanstrichs der Träger, das sich effektvoll in den munter zu Tal rauschenden Fluten des Prienbachs spiegelt, gibt dem Bild eine besondere Note, wie überhaupt durch das Zusammenklingen von Natur und Technik eine Wirkung von starker Eigenart hervorgerufen wird.

Bild 23. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Überquerung des Hohenzollernkanals bei Finowfurt. 4. August 1934.

In einer insgesamt 103 m langen stählernen Balkenbrücke wird hier die Großschiffahrtsstraße Berlin—

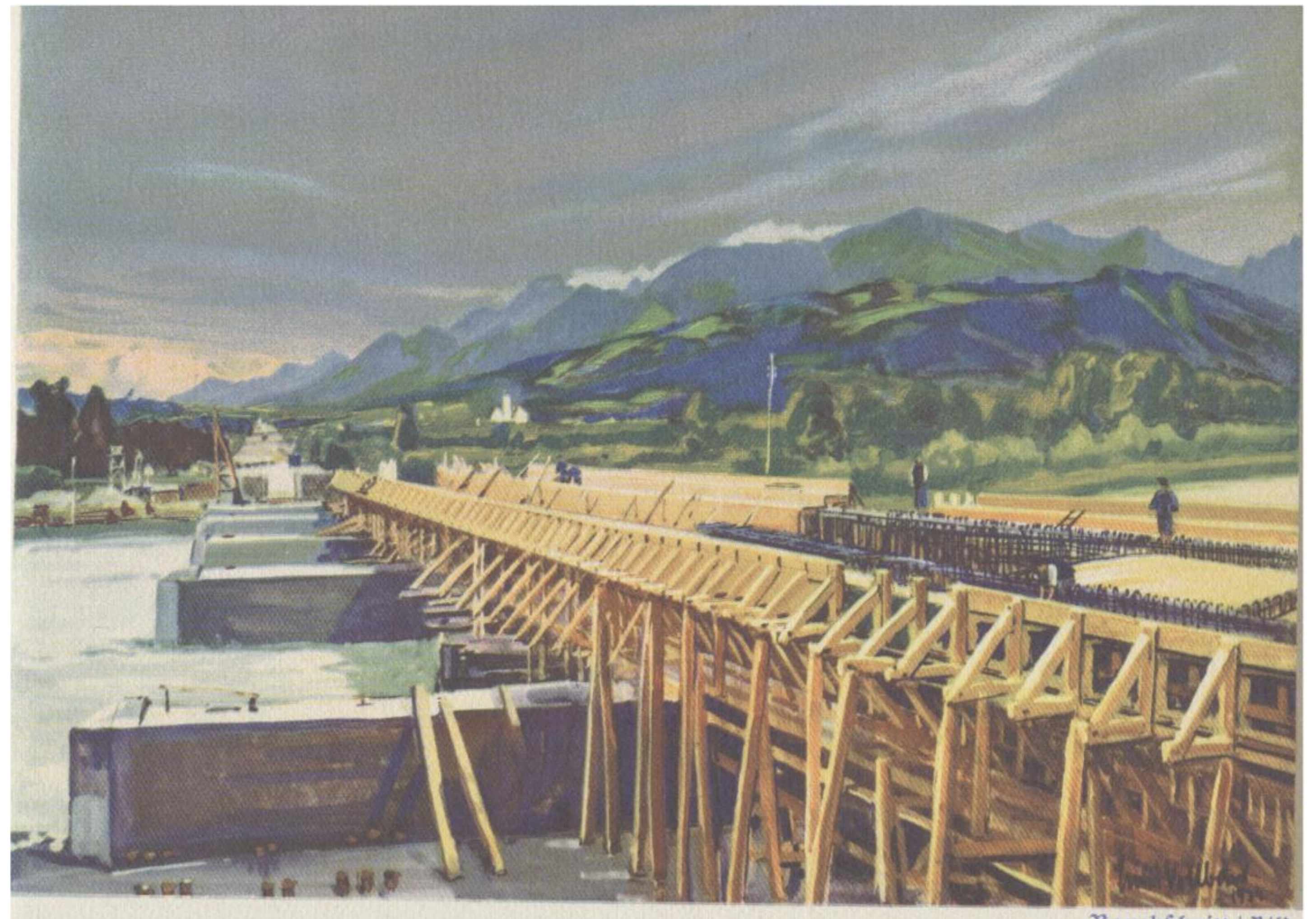
Stettin überquert. Die Boden- bzw. die Grundwasserverhältnisse verlangen die Gründung der beiden Mittelpfeiler im Druckluftverfahren; während am anderen Ufer des Kanals lediglich das Eisengerüst des Sandsenkkastens zu sehen ist, steht am Südufer bereits der fertig betonierte Caisson. Neben den Rampen schlägt die lange Spundwand in den Boden, um eine sichere Führung des Caissons zu ermöglichen. Auf der rechten Seite sehen wir die Werkzeuge und den Raum für die Kompressoranlage.

Bild 24/25. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Bau der Brücke über den Hohenzollernkanal. 17. September 1934.

Die Arbeiten sind gegenüber den auf dem Bild 23 dargestellten Stand rüstig vorangeschritten. Zur Erleichterung der Materialzufuhr werden Sand, Kies, Zement, Eisen und Stahl auf dem Wasserwege direkt der Baustelle zugeleitet. Auf dem einen Senkkasten sind bereits die Luftschleusen aufgesetzt, die Absenkung hat begonnen. Im Vordergrund sehen wir die Eisenarmierung für das südliche Widerlager.

Bild 26. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Übergang über den Rathsburgsee bei Kilometer 75.

Die Strecke Berlin—Stettin überquert bei Kilometer 75 den Rathsburgsee. Ein herrlicher Fleck Erde ist es, der sich hier dem Beschauer bietet. Stahlblau liegt ein kleiner See inmitten eines märchenhaft schönen Waldes. Weiße und gelbe Wasserrosen säumen das Ufer, die letzten Sonnenstrahlen vergolden die Stämme der Kiefern, bald aber wird die tiefe Stille unterbrochen werden vom rastlosen Schaffen fleißiger Hände, denn über hohen Damm und kühner Brücke soll die Autobahn diesen verträumten Winkel erschließen.



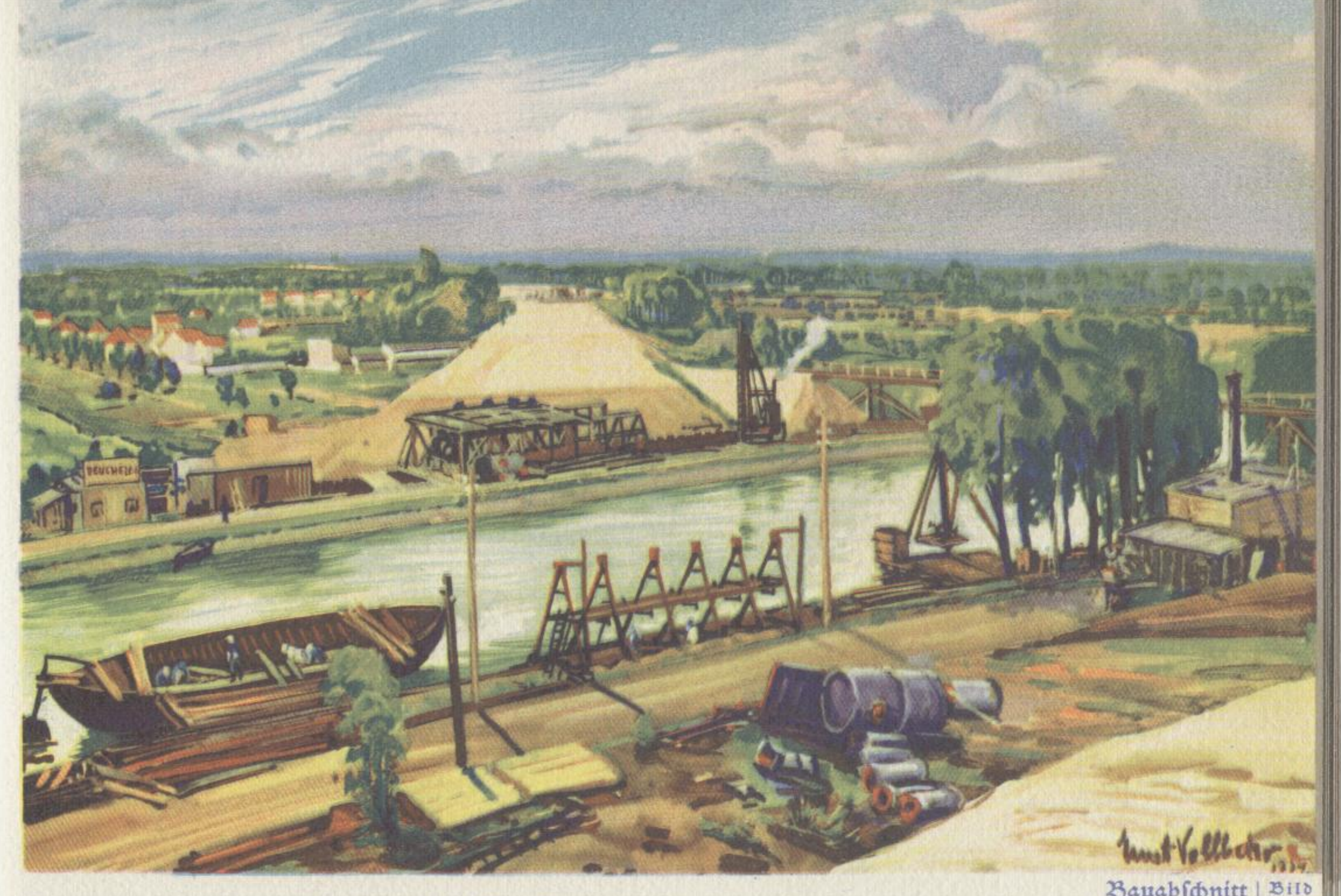
Innbrücke bei Rosenheim

Bauabschnitt München–Landesgrenze | Bild 21



Bild 22 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Prienbrücke bei Frasdorf



Überquerung des Hohenzollernkanals bei Finowfurt

Bauabschnitt Berlin—Stettin | Bild 23

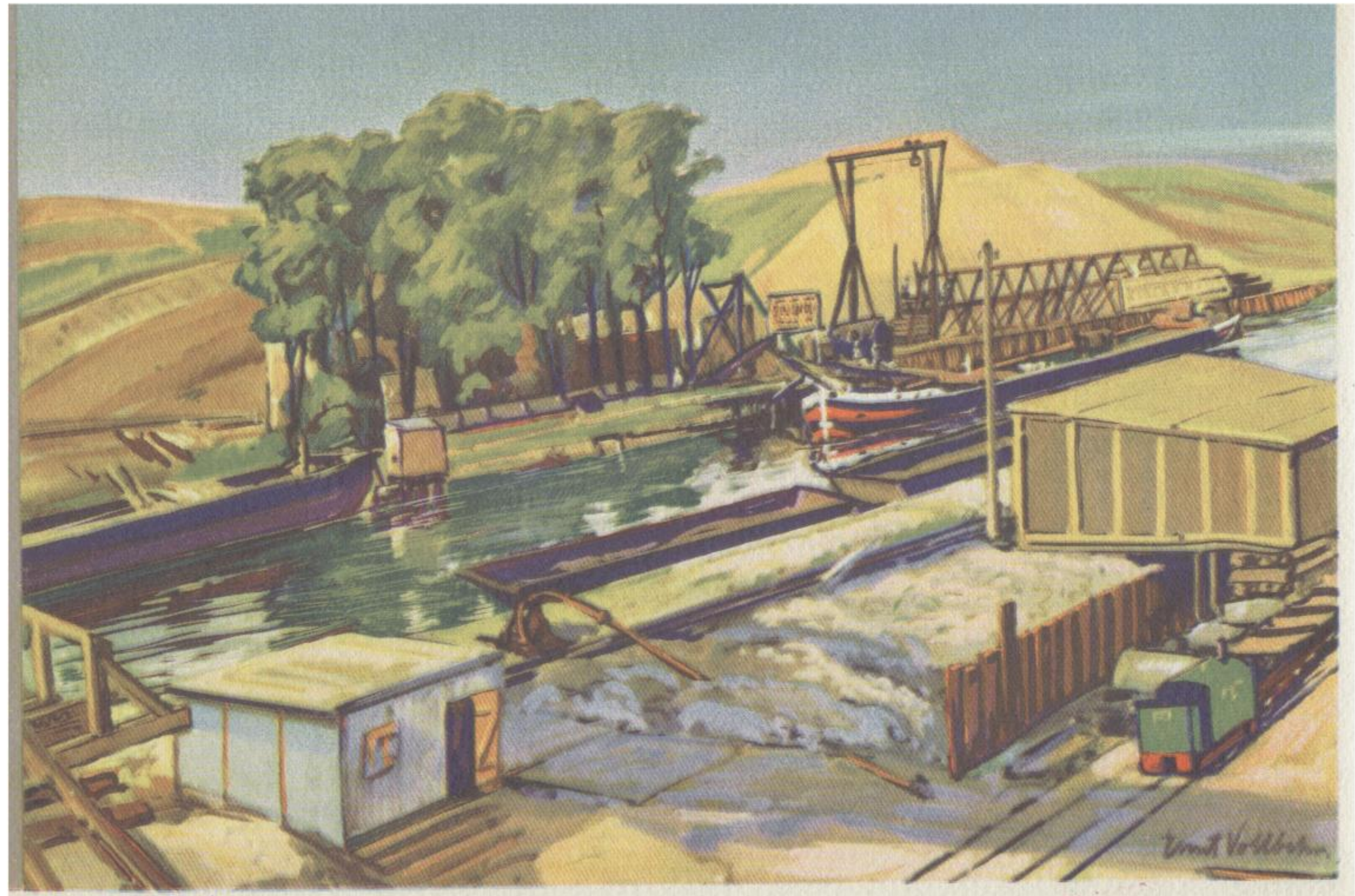


Bild 24 | Bauabschnitt Berlin–Stettin

Bau der Brücke über



den Hohenzollernkanal

Bauabschnitt Berlin–Stettin | Bild 25



Bild 26 | Bauabschnitt Berlin–Stettin

Übergang über den Ratsburgsee bei km 75

Bild 27. Bauabschnitt Berlin—Stettin, Baustelle Randowbruch, Moorausbub. 7. August 1934.

Bei Kilometer 90 überquert die Autobahn Berlin—Stettin das Randowbruch, ein rund 2 km breites, vollkommen vermoortes Tal, das etwa 30 m tief eingeschnitten ist. Das Moor mit einer Durchschnittsstärke von 3—4 m wird durch den Greifer ausgehoben und mit Sand verfüllt. Zur Trockenhaltung der Baugrube wird das Wasser ständig abgepumpt.

Bild 28. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Baustelle Randowbruch. Einbruch des Moors. 13. Oktober 1934.

Die Moorarbeiten sind bisher gut fortgeschritten; plötzlich aber stockt der Betrieb. Der Bagger marschiert keinen Schritt mehr weiter, ein Kubikmeter Schlamm nach dem anderen wird ausgehoben, ohne einen Fortschritt zu merken. Der Schlamm fließt ständig aufs neue in den Schacht nach; plötzlich ein Knistern im Gelände, und rechts und links vom Baggerschnitt lösen sich ungeheure Moormassen und stürzen in einer Fläche von 50 m im Geviert in sich zusammen. Nun müssen erst tiefe Schlitze gegraben werden, mit Sand gefüllt, um auf diese Weise den Zufluß von Schlamm abzudämmen, dann erst kann die Arbeit weitergehen.

Bilder 29/30/31. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Baustelle am Obersee.

Kurz nach Bernau wird die Autobahn auf einer langen Stahlbrücke den lieblichen Obersee bei Lanke überqueren. Die Bilder 29 und 30 zeigen die Vorbereitungsarbeiten auf der freigeschlagenen Trasse. Mit Dreibockwinde und Raupenschlepper geht man den mächtigen Baumstümpfen zu Leibe. Die hier besonders schwierigen Bodenverhältnisse geben dem Ingenieur eine harte Aufgabe zu lösen. Für die gelungene Einpassung in die Landschaft zeugt das vom Künstler gemalte Luftbild Nr. 31.